

ARCHWILIAD
CYNLLUN DATBLYGU LLEOL NEWYDD (2018-2033)
PEN-Y-BONT AR OGWR

RHESTR O FATERION A CHWESTIYNAU

**M3 (1) Datganiad Sesiwn Gwrandawriad Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar
Ogwr**

**Mater 3: Cymunedau Gweithredol, Iach, Cydlynus, Cynhwysol a Chymdeithasol
– Tai Fforddiadwy a Sipsiwn, Teithwyr, a Siewmyn**

Mater - A yw'r gofynion ar gyfer tai fforddiadwy a llety Sipsiwn a Theithwyr yn cael eu cefnogi gan dystiolaeth gadarn a chredadwy ac yn gyson â pholisi cenedlaethol? Ac a fyddan nhw'n cael eu cyflawni yn ystod cyfnod y Cynllun?

Tai fforddiadwy

**1. A yw'r Asesiad o'r Farchnad Dai Leol (LHMA) yn seiliedig ar dystiolaeth
gadarn a chredadwy? Ac a yw'r canfyddiadau'n ddigonol i lywio strategaeth
dai fforddiadwy y Cynllun?**

Ydy, cafodd yr LHMA ei ddiweddarau yn 2021 gan dynnu ar ystod o ddata economaidd-gymdeithasol, demograffig a'r farchnad eiddo er mwyn rhoi mewnwelediadau manwl i fecaneg y marchnadoedd tai lleol. Dadansoddodd yr Asesiad y data diweddaraf o'r gofrestr dai, cyflwyniadau digartrefedd, gosodiadau cymdeithasol sy'n seiliedig ar dueddiadau, cyflenwad tai fforddiadwy ymrwymedig, stoc tai, prisiau tai, rhenti preifat, incwm aelwydydd a rhagamcanion cartrefi. Mae Canllawiau Llywodraeth Cymru wedi eu dilyn yn fanwl er mwyn nodi'r lefel flynyddol o angen tai ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr mewn termau rhifol a gofodol. Mae'r math o angen mewn gwahanol Ardaloedd Marchnad Dai (e.e. deiliadaeth gymysg a mathau o dai) hefyd wedi'i gyfrifo a'i allosod dros gyfnod y CDLI Newydd yn unol â Rhifyn 3 o'r Llawlyfr Cynlluniau Datblygu. Mae'r LHMA yn ffurfio darn craidd o dystiolaeth waelodlin i gefnogi ac mae wedi dylanwadu'n briodol ar raddfa, math a lleoliad twf o fewn y CDLI Newydd. Cyfeiriwch at Bapur Cefndir 2: Opsiynau Twf Strategol a Phapur Cefndir 3: Opsiynau Strategaeth Ofodol, yn y drefn honno).

a) Beth yw maint yr angen tai sydd wedi ei nodi yn yr LHMA?

Cyfrifodd yr LHMA bod angen cyfanswm o 5,134 o unedau tai fforddiadwy o 2018 i 2033. Fodd bynnag, mae'n bwysig pwysleisio na ddylid ystyried yr angen hwn a nodwyd yn darged cyflawni na hyd yn oed yr ateb i'r materion fforddiadwyedd o fewn y Fwrdeistref Sirol. Yn hytrach, mae'n nodi maint yr

angen tai o fewn Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr, a bydd y Cyngor yn ceisio mynd i'r afael ag ef drwy ystod o ymyraethau yn y farchnad cyn belled ag sy'n ymarferol bosibl. Mae'r CDLI Newydd yn un o nifer o systemau cyflawni tai fforddiadwy ac mae ei gyfraniad tuag at y cyfanswm hwn wedi'i lywio gan asesiadau hyfywedd cadarn ar draws y cynllun a hyfywedd safle-benodol.

b) Pa gymysgedd o ddeiliadaeth (e.e. canolradd neu ddeiliadaeth gymdeithasol sy'n cael ei rhentu) a'r math o annedd (maint ystafelloedd gwely) sydd ei angen?

Roedd cyfanswm yr angen am 5,134 o gartrefi fforddiadwy, yn cynnwys 2,839 o anheddau rhent cymdeithasol a 2,295 o anheddau canolradd (wedi'u talgrynnu) o 2018 i 2033. Yr angen fwyaf yw anheddau cynaliadwy llai o faint. Dros gyfnod y cynllun cyfan, mae'r angen am anheddau rhent cymdeithasol yn cynnwys 2,312 o anheddau rhent cymdeithasol ag un ystafell wely, 181 o anheddau rhent cymdeithasol â dwy ystafell wely, 239 o anheddau rhent cymdeithasol â thair ystafell wely a 107 o anheddau rhent cymdeithasol â phedair ystafell wely. Dros yr un cyfnod, mae'r angen canolradd yn cynnwys 2,295 o anheddau, wedi'u rhannu'n gyfartal rhwng anheddau dwy a thair ystafell wely. Darperir y dadansoddiad llawn yn yr LHMA o fewn Tablau 14a (am bum mlynedd gyntaf cyfnod y CDLI) a Thabl 14b (am y ddeng mlynedd sy'n weddill o gyfnod y CDLI). Mae data daearyddiaeth y gymysgedd o ddeiliadaeth wedi'i ddefnyddio i lywio datblygiad y CDLI Newydd, gan gynnwys profi hyfywedd (ar draws y cynllun a safle-benodol), cymysgeddau uned tybiannol ac asesiadau o gapasiti safleoedd.

c) A fydd y targed o dai fforddiadwy o 1,977 o anheddau yn diwallu'r angen lleol am dai, os na fydd, pa systemau eraill sydd ar gael?

Mae pob elfen o gyflenwi tai fforddiadwy (y gall y CDLI Newydd ei gyflawni'n realistig) wedi cael eu hystyried yn ofalus mewn cysylltiad â hyfywedd datblygu a'r angen tai a nodwyd yn yr LHMA. Cafodd hyn ei adnewyddu ar ôl y Cyfnod Adneuo ac mae disgwyl i'r CDLI Newydd ddarparu cyfanswm o 1,595 o anheddau fforddiadwy ar draws y Fwrdeistref Sirol er mwyn cyfrannu at lefel yr angen tai a nodwyd gan yr LHMA. Mae hyn yn cynrychioli'r targed tai fforddiadwy cyffredinol, sy'n cynnwys cydrannau unigol cyflenwad tai fforddiadwy y disgwylir iddynt gael eu hariannu a'u cyflawni drwy'r system gynllunio dros gyfnod y CDLI Newydd. Mae hyn yn cyfateb i 31% o'r cyfanswm sydd ei angen a nodwyd yn yr LHMA. Mae'r trothwyon ar gyfer y ddarpariaeth o dai fforddiadwy a'r canrannau wedi'u pennu drwy ystyried yr angen tai a nodwyd o fewn yr LHMA, yr Asesiad Hyfywedd ar draws y Cynllun a phroffion hyfywedd safle-benodol.

Er na fydd y CDLI Newydd yn bodloni maint llawn yr angen tai a nodwyd yn yr LHMA, dim ond un ffynhonnell o gyflenwad tai fforddiadwy ydyw yn y pen draw ac nid dyma'r unig system gyflawni. Mae canllawiau cenedlaethol a'r LHMA ei hun yn egluro na ddylai'r prif ffigur hwn ddod yn darged cyflawni ar gyfer y CDLI. Bydd cyflawni'r angen tai fforddiadwy sy'n weddill (a nodwyd yn yr LHMA) yn cael ei alluogi drwy ystod o systemau eraill, gan gynnwys: Grant Tai Cymdeithasol, cynlluniau a ariennir gan grant cyfalaf/refeniw amgen, cynlluniau hunan-ariannu landlordiaid cymdeithasol cofrestredig (RSL), ad-drefnu stoc bresennol, cynlluniau prydesu'r sector preifat, rhyddhau dyletswyddau digartrefedd i'r sector rhentu preifat, caffaeliadau RSL, buddsoddiad ecwiti preifat, aildefnyddio eiddo gwag ac ail-ffurfweddu stoc bresennol. Mae'r systemau hyn y tu allan i gwmpas y CDLI Newydd ei hun, yn enwedig o ystyried nad yw natur gaffaeladwy cyfalaf yn y gorffennol (yn arbennig Grant Tai Cymdeithasol) yn rhoi arwydd cadarn o natur gaffaeladwy cyllid yn y dyfodol dros gyfnod y cynllun. Ar sail hyn, nid ystyrir ymhellach gynnwys systemau cyflawni tai fforddiadwy amgen yn y cyfnod hwn o baratoi'r cynllun.

Ar ben hynny, yn ymarferol, ni fydd lefelau o'r angen tai byth yn gostwng i sero gan y bydd bob amser aelwydydd yn ymuno â rhengoedd y rhai sydd angen tai ac aelwydydd eraill yn cyflawni eu hanghenion tai. Mae'r perthnasoedd demograffig cymhleth hyn yn sgil-gynnyrch dylanwadau economaidd-gymdeithasol a gwleidyddol sy'n newid yn barhaus ac a fydd yn cael eu hasesu fel rhan o ddiweddariadau LHMA yn y dyfodol drwy gydol cyfnod y CDLI, a fydd yn ei dro yn llywio blaenoriaethau tai strategol sy'n esblygu. Cyfeiriwch at Bapur Cefndir 5: Tai Fforddiadwy.

2. A yw'r Asesiad Hyfywedd ar draws y Cynllun yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn a chredadwy?

Ydy, mae'r Asesiad Hyfywedd ar draws y Cynllun yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn a chredadwy ac fe'i cynhaliwyd yn unol â'r canllawiau a nodir yn y Llawlyfr Cynlluniau Datblygu (Rhifyn 3).

Cyn cynnal unrhyw arfarniadau hyfywedd, sefydlwyd grŵp llywio i lywio a helpu i sicrhau consensws eang ar y mewnbynnau hyfywedd allweddol. Roedd cyfarfodydd olynol yn galluogi trafodaeth agored ar y broses, methodoleg a chhydrannau sydd eu hangen i danategu'r gwerthusiad. Roedd yr ystod amrywiol o safbwyntiau a sylwadau a nodwyd yn helpu i feithrin gwell dealltwriaeth o gostau a gwerthoedd datblygu ar draws y Fwrdeistref Sirol, gan arwain at Ddatganiad o Dir Cyffredin.

Ym mis Ebrill 2020, cafwyd cytundeb i ddefnyddio Model Hyfywedd Burrows-Hutchinson ar draws Rhanbarth De-ddwyrain Cymru. Yn fras, cefnogodd y grŵp llywio ddefnydd o'r Model Hyfywedd Lefel Uchel Burrows-Hutchinson (HLVM) i

gynnal profion hyfywedd ar draws y cynllun ar gyfer y CDLI Newydd. Cafodd y defnydd o fodel cyson ar draws y rhanbarth ei ganmol yn benodol hefyd. Cafodd pob cydran hyfywedd (yn deillio o'r Datganiad Tir Cyffredin) ei fewnbynnu i'r HLVM i brofi hyfywedd datblygiad eang ar draws y Fwrdeistref Sirol. Cynhaliwyd hyn cyn cyhoeddi'r Cynllun Adnau er mwyn cydymffurfio â'r gofynion a nodwyd yn y Polisi Cynllunio Cymru (PPW) a'r canllawiau ar eu newydd wedd yn Llawlyfr Cynlluniau Datblygu Llywodraeth Cymru (Rhifyn 3, 2020). Cyfeiriwch at Asesiad o Hyfywedd ar draws y Cynllun 2021 a Phapur Cefndir 5: Tai Fforddiadwy.

a) A yw methodoleg yr astudiaeth yn ystyried amrywiadau mewn costau adeiladu, rhwymedigaethau cynllunio, systemau draenio trefol cynaliadwy, mesurau diogelwch tân a gofynion cysylltiedig eraill?

Ydy, ystyriodd yr Asesiad werthoedd priodol ar gyfer costau adeiladu a rhwymedigaethau cynllunio ynghyd â chynnydd ar gyfer mabwysiadu systemau draenio trefol cynaliadwy, pwyntiau gwefru cerbydau allyriadau isel iawn (ULEV), chwistrellwyr a chyflwyno Rhan L o'r Rheoliadau Adeiladu. Bu'r grŵp llywio yn trafod yr angen i'r Asesiad ystyried y costau adeiladu ychwanegol hyn ar y sail nad yw gwybodaeth cost adeiladu yn y gorffennol yn cynnwys gofynion rheoliadau adeiladu mwy diweddar, ychwanegol. Felly, ymgorfforwyd ystyriaethau ychwanegol priodol ar y sail hon a'u llywio gan drafodaethau grŵp llywio.

Cynhaliwyd profion sensitifrwydd ychwanegol hefyd yn seiliedig ar newidiadau mewn costau adeiladu (tai a seilwaith ffisegol), prisiau tai agored y farchnad a phrisiau tir (ynghyd â chostau cysylltiedig). Mae canlyniadau'r profion sensitifrwydd hyn hefyd yn cael eu crynhoi o fewn yr Asesiad i ddangos sut y gall amrywiadau posibl mewn rhai cydrannau effeithio ar warged neu ddiffyg yr elw targed.

Nid oedd yr Asesiad ychwaith yn ceisio profi safleoedd hyd at ffin hyfywedd ac felly roedd yn caniatáu cadw 5% o gyfanswm y costau adeiladu mewn cronfa wrth gefn er mwyn i'r CDLI Newydd allu ymateb i farchnadoedd sy'n newid a newidynnau eraill. Ystyrid hyn yn lefel dderbyniol o arian wrth gefn gan y grŵp llywio er mwyn dadrisgio'r cynllun a diogelu yn erbyn yr angen i ddiweddarau'n aml pe bai newid mewn amgylchiadau economaidd a/neu faterion safle-benodol.

3. Sut mae'r targedau tai fforddiadwy a'r trothwyon ym Mholisi COM3 wedi'u diffinio?

Mae'r trothwyon ar gyfer y ddarpariaeth tai fforddiadwy a'u canrannau wedi'u pennu drwy ystyried yr angen tai a nodwyd o fewn yr LHMA, yr Asesiad Hyfywedd ar draws y Cynllun a phrofion hyfywedd safle-benodol.

Diffiniwyd targedau eang yr ardal o fewn Polisi COM3 yn seiliedig ar ganfyddiadau'r Asesiad Hyfywedd ar draws y Cynllun ac yn y pen draw fe'u defnyddir i nodi'r gofynion polisi tai fforddiadwy ar gyfer hap-safleoedd (10 uned neu fwy). Fodd bynnag, roedd profion safle-benodol ar gyfer safleoedd sy'n allweddol i gyflawni'r Cynllun a dyraniadau tai llai yn rhoi tystiolaeth fwy penodol i sicrhau'r enillion polisi mwyaf. Yn wahanol i'r Asesiad Hyfywedd ar draws y Cynllun, felly, mae'r arfarniadau safle-benodol hyn yn fwy pendant eu natur ac yn cael eu hystyried yn ffactorau cyd-destunol manylach. Nododd y dystiolaeth hon y gellid cefnogi lefelau uwch o dai fforddiadwy ar rai safleoedd fel y nodir o fewn Polisi COM3.

Ystyrir y dull deul hwn o weithredu yn hollbwysig i sicrhau bod dyheadau Awdurdod Cynllunio Lleol ar gyfer cyflawni cymunedau newydd o ansawdd uchel yn parhau i fod yn realistig ac yn gyflawnadwy drwy gydol cyfnod y cynllun. Mae Rhifyn 3 o'r Llawlyfr Cynlluniau Datblygu yn argymhell y dull hwn ac yn cydnabod y "gellir cael darlun manylach o lawer a all arwain at dargedau tai fforddiadwy gwell, yn hytrach na'r ardal ehangach a nodwyd yn yr arfarniad lefel uchel. Nid yw'r naill a'r llall yn gwrthdweud ei gilydd, ond yn hytrach mae'r arfarniad safle-benodol yn mireinio'r arfarniad lefel uchel" (LIC, 2020, para 5.89).

a) A yw'r targed tai fforddiadwy o 1,977 o anheddau yn realistig ac yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn?

Ystyriwyd y lefel o gyfraniadau tai fforddiadwy y gellir eu sicrhau drwy'r system gynllunio yn nhermau pa mor hyfyw yw hi ar gyfer gwahanol ardaloedd a safleoedd ddarparu tai fforddiadwy, ynghyd â'r holl gyfraniadau cynllunio angenrheidiol eraill. Ail-ddadansoddwyd pob elfen o gyflenwad tai fforddiadwy ar ôl y Cyfnod Adnewo ac erbyn hyn disgwylir i'r CDLI Newydd ddarparu cyfanswm o 1,595 o anheddau fforddiadwy ar draws y Fwrdeistref Sirol er mwyn cyfrannu at lefel yr angen tai a nodwyd gan yr LHMA. Crynhoir hyn drwy gydran gyflenwi isod.

Cydrannau	Nifer yr Unedau Tai Fforddiadwy
Cyfanswm yr Unedau a Gwblhawyd (mawr a bach)	367
Unedau sy'n cael eu hadeiladu	65
Unedau â chaniatâd cynllunio (safleoedd mawr)	172
Dyraniadau Tai Newydd	951

Hap-safleoedd mawr (10+ uned)	40
Hap-safleoedd bach (<10 uned)	0
Cyfanswm Cyflenwad Fforddiadwy'r CDLI	1,595

Mae'r targed hwn yn realistig, wedi'i seilio ar hyfywedd cadarn a thystiolaeth o gyflawnadwyedd ac mae wedi'i ystyried ar y cyd â datblygu graddol safle-benodol Tafllwybr Tai.

b) A yw trothwy o 10 uned neu fwy yn realistig ac yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn?

Ydy, penderfynwyd ar y trothwy o 10 uned mewn ymgynghoriad â'r Grŵp Llywio Hyfywedd fel rhan o'r Asesiad Hyfywedd ar draws y Cynllun 2021. Cafodd ystod o senarios eu gwerthuso i bennu lefel y tai fforddiadwy y gallai safleoedd o feintiau gwahanol eu cefnogi mewn gwahanol Ardaloedd Marchnad Dai. Ar gyfer yr ardaloedd hynny o'r Farchnad Dai a ystyriwyd yn hyfyw, barnwyd bod cyfraniad tai fforddiadwy yn briodol ar safleoedd o 10 uned neu fwy.

Ystyriwyd potensial ar gyfer polisi tai fforddiadwy ar gyfer safleoedd llai na 10 annedd fel rhan o Astudiaeth Hyfywedd ar draws y Cynllun 2021. Fodd bynnag, arweiniodd cymhwyso canran eang i safleoedd o'r maint hwn at gyfraniadau 'rhan-unedau' yn fwyfwy gan gyflwyno materion hyfywedd pwrpasol, lle cafodd talgrynnu hyd at un annedd effaith hyfywedd negyddol a byddai'n rhwystr rhag i gynlluniau bychain ddod ymlaen. Roedd y ffactor hwn ynghyd â chostau adeiladu mwy eang, mathau o eiddo pwrpasol, gwerthoedd gwerthu annodweddiadol a dyheadau gwerth tir amgen i gyd yn gwneud cymhwyso polisi tai fforddiadwy generig yn llai priodol ar gyfer safleoedd o dan 10 uned.

c) Sut fydd y targed tai fforddiadwy yn cael ei gyflawni?

Bydd y targed tai fforddiadwy yn cael ei gyflawni'n bennaf ar safleoedd sydd wedi'u dyrannu a'r safleoedd presennol â chaniatâd cynllunio sydd eisoes yn rhan o'r banc tir tai. Disgwylir i nifer fechan o unedau fforddiadwy (40) gael eu cyflawni ar hap-safleoedd o fewn ffiniau'r aneddiadau. Mae'r Awdurdod Cynllunio Lleol yn ystyried mai darpariaeth ar y safle yw'r dull gorau posibl o gyflawni tai fforddiadwy er mwyn meithrin cymunedau cynaliadwy, cytbwys, deiliadaeth gymysg ar draws y Fwrdeistref Sirol. Dim ond mewn amgylchiadau eithriadol y bydd darpariaeth oddi ar y safle a/neu gyfraniadau ariannol yn cael eu derbyn yn lle darpariaeth ar y safle. Cyfeiriwch at Bapur Cefndir 5: Tai Fforddiadwy.

d) A geisir rhoi canran uwch o dai fforddiadwy ar safleoedd strategol? Ac os felly pam?

Yn wir, mae profion hyfywedd safle-benodol wedi dangos bod y safleoedd strategol yn gallu cefnogi cyfraniad tai fforddiadwy uwch nag ar hap-safleoedd llai yn yr un ardaloedd marchnad dai. Yr unig eithriad yw SP2(1) Glannau Porthcawl, yr ystyrir eu bod yn gallu darparu'r un ganran o gyfraniad tai fforddiadwy ag yn ardal y farchnad gyffredinol (h.y. 30%). Mae'r dystiolaeth hon wedi llywio'r polisiau tai fforddiadwy unigol, safle-benodol a amlinellir o fewn Polisi COM3, ac mae'n cyfiawnhau ymhellach dewis y safleoedd strategol hyn fel dyraniadau arfaethedig.

e) A yw Polisi COM2 yn angenrheidiol neu a ymdrinnir â'r gofynion hyn ym Mholisiau COM3, COM4 a COM5?

Bwriad Polisi COM2 oedd strwythuro adran dai fforddiadwy y CDLI Newydd a gosod y cyd-destun ar gyfer cymhwyso Polisiau COM3, COM4 a COM5, er nad yw'n gwbl angenrheidiol gan yr ymdrinnir â'r gofynion yn y tri pholisi canlynol.

4. Sut fydd cyfraniadau oddi ar y safle neu gyfraniadau symiau cyfnewid ar gyfer tai fforddiadwy yn cael eu sicrhau a'u rheoli? Pa fecanweithiau sydd ar waith i sicrhau bod lefel y cyfraniadau a geisir yn briodol?

Bydd cyfraniadau oddi ar y safle neu gyfraniadau symiau cyfnewid ar gyfer tai fforddiadwy yn cael eu sicrhau drwy gytundebau s106 ac yn cael eu rheoli drwy sbardunau s106 priodol. Mae Polisi COM4 yn nodi pedwar maen prawf i sicrhau bod lefel y cyfraniadau a geisir yn briodol, gan sicrhau bod gwerth y cyfraniad yn cyfateb i'r hyn a fyddai fel arall wedi'i sicrhau ar y safle, a thrwy hynny alluogi dim llai o unedau i gael eu cyflawni oddi ar y safle. Bydd cymalau gwerth 'diogelu'r dyfodol' priodol yn cael eu defnyddio o fewn cytundebau a106 i sicrhau bod cyfraniadau priodol yn cael eu darparu pryd daw'r datblygiadau perthnasol ymlaen.

5. A yw'r dosbarthiad gofodol o dai fforddiadwy yn gadarn ac a yw'n adlewyrchu anghenion lleol yn ddigonol?

Roedd yr angen tai lleoliadol a nodwyd yn yr LHMA yn llywio'r dewis o'r strategaeth ofodol fwyaf priodol o ddechrau'r broses o baratoi'r cynllun. Datgelodd yr LHMA ddiffyg sylweddol o ran y ddarpariaeth o dai fforddiadwy ym Mhen-y-bont ar Ogwr, Pencoed, Porthcawl a'r grŵp o aneddiadau yn y Pîl, Mynydd Cynffig a Gogledd Corneli. Roedd lefel angen tai gymedrol hefyd wedi ei nodi ym Maesteg a Chwm Llynfi, yn ogystal â'r angen i amrywio'r stoc annedd yn Aneddiadau Cymoedd. Felly, ystyrir y strategaeth ofodol y dull gorau posibl o fynd i'r afael yn ofodol â'r diffygion hyn yn y ddarpariaeth a cheisio gwrthbwysu'r cam-gymharu rhwng

cyflenwad a galw. Crynhoir dosbarthiad gofodol unedau fforddiadwy dros gyfnod y cynllun cyfan yn y tabl isod fesul Ardal Dwf a chydran o gyflenwad tai fforddiadwy.

Ardal Dwf	Cydrannau Tai Fforddiadwy y CDLI Newydd 2018-2033					
	Wedi'u cwblhau	Yn cael eu hadeiladu	Caniatâd Cynllunio Presennol	Dyraniadau newydd	Hap-safleoedd	Cyfanswm
Pen-y-bont ar Ogwr	161	45	65	350	11	632
Maesteg a Chwm Llynfi	37	0	0	56	10	103
Pen-y-coed	40	0	36	161	0	237
Porthcawl	34	10	8	234	2	288
Y Pîl, Mynydd Cynffig a Gogledd Corneli	27	0	21	150	3	201
Porth y Cymoedd	52	0	42	0	4	98
Aneddiadau Lleol	16	10	0	0	10	36
Cyfanswm	367	65	172	951	40	1595

Yn amlwg, mae'r symiau uchaf o ddarpariaeth tai fforddiadwy yn cael eu sianelu tuag at Ben-y-bont ar Ogwr fel y Prif Anheddiad Allweddol a'r ardal lefel angen tai uchaf yn y Fwrdeistref Sirol. Bydd y CDLI Newydd hefyd yn cyflawni symiau sylweddol o dai fforddiadwy yn yr ardaloedd eraill sydd ag angen tai lefel uchel a Phrif Aneddiadau Maesteg, Pen-coed, Porthcawl a grŵp Aneddiadau y Pîl, Mynydd Cynffig a Gogledd Corneli. Bwriedir cael darpariaeth tai fforddiadwy fwy cymedrol ar gyfer Porth y Cymoedd, er bod dros 50% o'r ddarpariaeth hon eisoes wedi'i chyflawni. Nid yw'r CDLI Newydd yn ceisio dosrannu symiau sylweddol o ddatblygiad i'r ardal hon oherwydd materion capasiti trafndiaeth a'r ffaith bod y lefel angen tai a nodwyd yn is. Bwriedir cael cyfran lai o dai fforddiadwy mewn Aneddiadau Lleol, gan gydnabod y ffaith bod eu tuedd i ddarparu ar gyfer

datblygiad sylweddol yn fwy cyfyngedig, ond eto'n dal i ddarparu cyfleoedd i ddiwallu lefel angen tai llai.

Bydd canolbwyntio'r mwyafrif o dwf cynaliadwy o fewn cyffiniau sy'n arddangos lefelau uchel o angen tai yn helpu i sicrhau'r cyfleoedd gorau posibl i sicrhau tai fforddiadwy ychwanegol drwy'r system gynllunio i helpu i fynd i'r afael â'r diffyg yn y ddarpariaeth. O'r herwydd, ystyrir y dosbarthiad gofodol o dai fforddiadwy yn un cadarn ac mae'n adlewyrchu anghenion lleol yn ddigonol. Cyfeiriwch at Bapur Cefndir 3: Opsiynau Strategaeth Ofodol a Phapur Cefndir 5: Tai Fforddiadwy.

6. A yw gofynion Polisi COM5 yn briodol ac yn gyson â'r gofynion polisi cynllunio cenedlaethol?

Cydnabyddir bod Polisi Cynllunio Cymru yn nodi y gall rhyddhau safleoedd eithriad "o fewn neu'n gyfagos" i aneddiadau presennol, tra bod Polisi COM5 dim ond yn caniatáu safleoedd eithriad y tu allan i ffiniau aneddiadau yn y Cyfnod Adneuo. Ar ben hynny, mae Nodyn Cyngor Technegol 2 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol nodi'r diffiniad o 'angen lleol' yn y CDLI a'r ardal y bydd yr angen yn cael ei hystyried yn 'lleol' ynddi.

Ers hynny mae polisi COM5 wedi'i ddiwygio o fewn Fersiwn Gyflwyno'r CDLI Newydd i gynnwys "o fewn neu gyfagos" o fewn y geiriad polisi. Mae'r diffiniad o 'angen lleol' hefyd wedi'i gynnwys yn y cyfiawnhad rhesymol i sicrhau bod y polisi'n briodol ac yn gyson â gofynion polisi cynllunio cenedlaethol.

a) A yw cyfyngu ar nifer yr anheddau fforddiadwy y gellir eu hadeiladu ar safleoedd eithriad i 10 yn realistig neu'n briodol?

Ydy, mae Polisi COM5 yn realistig ac yn briodol i alluogi darparu lefelau isel o dai fforddiadwy mewn ymateb i angen dybryd a nodwyd yn lleol.

Bydd y CDLI Newydd yn galluogi cyflawni'r targed tai fforddiadwy a nodwyd o fewn y ffiniau aneddiadau dynodedig yn unol ag egwyddorion creu lleoedd. Nid yw COM5 yn ceisio hyrwyddo symiau mawr o ddatblygiadau tai fforddiadwy y tu allan i ffiniau aneddiadau i gyfrannu at y targed hwn, yn hytrach mae'n darparu system i ddiwallu angen tai dybryd mewn amgylchiadau cyfyngedig, eithriadol. Ers y Cyfnod Adneuo, mae'r testun ategol o fewn y CDLI Newydd wedi'i ehangu i egluro'r pwynt hwn ymhellach. Bydd angen o hyd i unrhyw ddatblygiad canlyniadol gael mynediad rhesymol i wasanaethau a chyfleusterau cymunedol lleol mewn aneddiadau cyfagos, bodloni'r meini prawf penodedig a pholisïau perthnasol eraill y CDLI.

Gall crynodiadau mawr o dai fforddiadwy arwain at stigmatiddio, chwalu cymdeithasol a chymunedau ansefydlog. Ystyrir clwstwr o 10 uned yr uchafswm priodol ar gyfer clwstwr cynaliadwy o dai fforddiadwy ar

ddatblygiadau tai mwy o faint a deiliadaeth gymysg ac mae'r un mor berthnasol i safleoedd eithriad. Mae'r terfyn hwn wedi cael ei lywio gan drafodaethau rheolaidd gyda rheolwyr tai Landlordiaid Cymdeithasol Cofrestredig sy'n gweithredu ar draws y rhanbarth. Gall clystyrau o dai fforddiadwy o fwy na 10 uned ddod yn fwyfwy anffafriol o ran cyflawni a chynnal cymunedau deiliadaeth gymysg gytbwys yn enwedig mewn lleoliad cefn gwlad.

Bydd Polisi arfaethedig COM5 yn fodd o ddiwallu angen tai a nodwyd yn benodol iawn, yn fach o ran maint ac yn eithriadol o ran amgylchiadau. Mae'r cyfyngiad hwn yn realistig gan ei fod yn dilyn egwyddorion cydlyniant cymunedol ac yn dilyn arfer gorau wrth ddarparu clystyrau cynaliadwy o dai fforddiadwy mewn modd sy'n integreiddio â'r gymuned ehangach. Mae hefyd yn briodol gan y bydd yn diogelu rhag crynodiadau gormodol o dai fforddiadwy o fewn lleoliad cefn gwlad, gan ddarparu system i ymateb i lefel angen tai sy'n isel ond eto'n ddybryd a nodwyd gan yr LHMA a/neu'r Awdurdod Tai Lleol. Cyfeiriwch at Bapur Cefndir 5: Tai Fforddiadwy.

Llety Sipsiwn a Theithwyr

7. A yw'r Asesiad Llety Sipsiwn a Theithwyr (GTAA) wedi'i seilio ar dystiolaeth gadarn a chredadwy ac yn ddigonol i lywio strategaeth y Cynllun?

Ydy, cwblhawyd y GTAA ar ei newydd wedd yn 2020 er mwyn disodli'r GTAA blaenorol ar gyfer Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr a gyhoeddwyd yn 2016. Cafodd ei gwblhau yn dilyn Canllawiau Llywodraeth Cymru ac mae'n seiliedig ar dystiolaeth gadarn a chredadwy, ar ôl defnyddio cyfuniad o ymchwil desg, ymgysylltu â rhanddeiliaid ac ymgynghori ag aelodau o'r Gymuned Deithiol. Rhoddodd y GTAA ar ei newydd wedd ddealltwriaeth fanwl o anghenion llety'r boblogaeth Sipsiwn a Theithwyr ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr i lywio'r gofyniad am leiniau ychwanegol dros gyfnod y CDLI Newydd.

a) Beth yw statws y GTAA diweddaraf?

Cafodd y GTAA ei gymeradwyo gan y Cabinet a'i gyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w gymeradwyo ym mis Rhagfyr 2020, er mwyn sicrhau digon o amser i'w gymeradwyo'n ffurfiol gan yr Aelod perthnasol o'r Senedd cyn ymgynghoriad y Cam Adneuo. Derbyniwyd adborth cychwynnol oddi wrth Lywodraeth Cymru ym mis Ebrill 2021, cynhaliwyd cyfarfodydd dilynol trwy gydol mis Mai 2021 ac ymatebodd y Cyngor i'r holl gwestiynau a godwyd. Fodd bynnag, ni chwblhawyd cymeradwyo ffurfiol y GTAA cyn ymgynghori ar y CDLI Newydd Adnau (a gynhaliwyd rhwng 1 Mehefin 2021 a 27 Gorffennaf 2021).

Er bod y Cyngor wedi cyflwyno'r GTAA yn unol â s102 o Ddeddf Tai (Cymru) 2014, ni dderbyniwyd adborth pellach na phenderfyniad ffurfiol oddi wrth

Lywodraeth Cymru hyd yma. Mae'r Cyngor wedi parhau mewn trafodaethau gyda Llywodraeth Cymru ar y mater hwn ac yn parhau i fod yn ymrwymedig i fwrw ymlaen â'r GTAA er mwyn cael cymeradwyaeth ffurfiol.

b) Sut mae'r angen am 7 o leiniau Sipsiwn a Theithwyr parhaol newydd dros gyfnod y cynllun wedi ei nodi? A sut caiff yr angen hwn ei ddiwallu?

Mae'r angen am leiniau parhaol newydd wedi'i nodi drwy GTAA 2020 gan ddefnyddio cyfuniad o ymchwil sylfaenol ac eilaidd yn unol â Chanllawiau Llywodraeth Cymru. Cafodd yr Asesiad ei arwain gan Grŵp Llywio Prosiectau, a oedd yn cynnwys amrywiaeth o randdeiliaid lleol. Cwblhawyd tri chyfweiliad gyda Sipsiwn a Theithwyr a oedd yn byw ar safleoedd awdurdodedig ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr. Hefyd, cwblhawyd cyfweiliad ag aelwyd Siewmyn Teithiol yn byw ar safle ym Mhorthcawl, cwblhawyd cyfweiliad gydag aelwyd yn byw mewn adeilad brics a mortar, ac fe gwblhawyd cyfweiliad gydag aelwyd yn byw ar safle cyhoeddus mewn awdurdod lleol arall sydd â chysylltiadau â Phen-y-bont ar Ogwr. Bu'r cyfweiliadau sylfaenol hyn ar ffurf cyfrifiad yn allweddol ar gyfer nodi lefel yr angen; 7 llain hyd at 2033 (yn tarddu o dri theulu ar wahân).

Ers cwblhau'r GTAA drafft, mae Teulu A (angen un llain) wedi adleoli i safle awdurdodedig arall yn y Fwrdeistref Sirol (cais cynllunio P/17/891/FUL refers) ac nid yw angen cymorth gan yr Awdurdod Lleol mwyach.

Roedd Teulu B (angen tair llain) eisoes yn byw ar safle awdurdodedig adeg cynnal y GTAA, a'r caniatâd presennol eisoes yn caniatáu ar gyfer un garafán ychwanegol ar y safle ar ffurf cartref symudol. Felly, cyflwynodd Teulu B gais cynllunio i ddwysáu eu safle presennol a darparu lle ar gyfer yr angen net a nodwyd. Rhoddwyd caniatâd cynllunio i gynyddu'r nifer net o garafanau ar y safle ymhellach gan ychwanegu dwy arall (un symudol ychwanegol ac un sefydlog ychwanegol), a thrwy hynny galluogi hyd at bedair aelwyd i breswyllo ar y safle (cais cynllunio P/21/677/FUL refers). Mae trafodaethau manwl rhwng yr Awdurdod Cynllunio Lleol a Theulu B wedi cadarnhau y bydd y caniatâd hwn yn golygu bod anghenion llety'r teulu yn cael eu diwallu'n llwyr ac nad oes angen rhagor o gymorth gan yr Awdurdod Lleol.

Cadarnhaodd trafodaethau manwl rhwng yr Awdurdod Cynllunio Lleol a Theulu C (angen tair llain) bod y teulu wedi ymsefydlu mewn adeilad brics a mortar o fewn yr ardal, er eu bod yn aelodau o Urdd Siewmyn Prydain Fawr ac y byddai'n well ganddynt breswyllo ar safle siewmyn preifat. Dywedodd Teulu C hefyd eu bod yn berchen ar safle 0.2 hectar oddi ar Hen Lôn y Coetsmon, Cwrtcolman y maent yn ei ystyried yn addas i ddiwallu eu hanghenion. Er bod y safle mewn lleoliad cefn gwlad, ystyrir bod diffyg dewisiadau amgen addas, cynaliadwy a

chyflawnadwy o fewn neu gerllaw ffiniau aneddiadau presennol sydd ym mherchnogaeth bresennol y Cyngor. Hefyd, nid oes unrhyw safleoedd ymgeisiol eraill wedi'u cyflwyno ar gyfer y defnydd hwn. Felly, yn seiliedig ar y dull dilyniannol a amlinellir yng Nghylchlythyr 005/2018, ystyrir y safle yn addas ar gyfer ei gynnig i'w ddyrannu yn y CDLI Newydd, trwy Bolisi SP7(1). Mae'r dyraniad arfaethedig yn ddigonol o ran maint i ddiwallu'r angen a nodwyd sy'n weddill ac ni ystyrir bod unrhyw rwystrau rhag ei gyflawni.

I grynhoi, mae'r angen am bedair llain allan o'r angen am saith llain a nodwyd eisoes wedi'i ddiwallu trwy ddau ganiatâd cynllunio a bydd dyraniad arfaethedig SP7(1) yn diwallu'r angen am y tair llain sy'n weddill. Cyfeiriwch at Bapur Cefndir 18: Opsiynau Safle Sipsiwn a Theithwyr.

8. A yw Polisi COM8 yn darparu fframwaith clir a chyson ar gyfer asesu cynigion ar gyfer safleoedd Sipsiwn a Theithwyr ychwanegol, ac a yw'n gyson â pholisi cenedlaethol?

Ydy, mae COM8 wedi'i ddatblygu i sicrhau cysondeb â Chylchlythyr 005/2018 a gofynion polisi cynllunio cenedlaethol eraill, yn dilyn y canllawiau arfer da ar bolisiâu sy'n seiliedig ar feini prawf ar gyfer Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr. Mae Polisi COM8 yn rhoi rhesymeg glir a theg dros benderfyniadau ceisiadau cynllunio safleoedd Sipsiwn a Theithwyr. Mae hyn yn cynnwys meini prawf ar gyfer datblygu safleoedd y tu allan i ffiniau aneddiadau os nad oes safleoedd realistig, addas ar gael oddi mewn neu gerllaw ffiniau aneddiadau. Mae hyn yn cydymffurfio'n llym â'r dull a amlinellir mewn polisi cenedlaethol a bydd yn fframwaith clir a chyson ar gyfer asesu cynigion ar gyfer Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr ychwanegol. Bydd hyn yn sicrhau bod y CDLI Newydd yn hyblyg i alluogi darpariaeth ar gyfer unrhyw angen ychwanegol sy'n codi drwy gydol cyfnod y Cynllun (yn ychwanegol at yr hyn a nodwyd yn y GTAA).

9. A yw'r safle Sipsiwn a Theithwyr a ddyrannwyd o dan Bolisi SP7(2) ar dir gerllaw Depo Bryncethin yn gadarn ac y gellir ei gyflawni yn ystod cyfnod y cynllun?

Nid ystyrir hi bellach yn angenrheidiol i ddyrannu tir gerllaw Depo Bryncethin SP7(2) ar gyfer safle i Sipsiwn a Theithwyr ac mae wedi'i dynnu allan o fersiwn Gyflwyno'r CDLI Newydd.

Nododd y GTAA fod angen 7 llain ar gyfer Sipsiwn a Theithwyr hyd at 2033, yn deillio o dri theulu ar wahân. Ers hynny, mae Teulu A (angen un llain) wedi adleoli i safle awdurdodedig arall yn y Fwrdeistref Sirol (cais cynllunio P/17/891/FUL refers) ac nid yw angen cymorth gan yr Awdurdod Lleol mwyach. Mae Teulu B hefyd wedi cael caniatâd cynllunio i ddwysáu ei safle presennol i ddiwallu ei angen am dair llain (cais cynllunio P/21/677/FUL refers). Ystyrir bod y dyraniad tir

arfaethedig oddi ar Old Coachman's Lane (SP7 (1)) yn briodol i ddiwallu'r angen am dair llain sy'n weddill ar gyfer Teulu C. O'r herwydd, nid yw'r dyraniad arfaethedig arall ym Mryncethin (SP7(2)) yn cael ei ystyried yn angenrheidiol mwyach. Cyfeiriwch at Bapur Cefndir 18: Opsiynau Safle Sipsiwn a Theithwyr.

a) Beth yw'r defnydd presennol o'r dyraniad?

Mae'r dyraniad a gynigir yn y Cyfnod Adneuo (SP7(2)) wedi'i leoli'n rhannol o fewn dyraniad cymysg a ddefnyddir ar gyfer cyflogaeth, tai a manwerthu (Polisi CDLI a fabwysiadwyd presennol PLA3(14) refers), ac nid yw'r ddwy elfen olaf wedi dod ymlaen).

b) Beth yw'r defnydd arfaethedig ar gyfer y safle a ddyrannwyd?

Nid ystyrir hi bellach yn angenrheidiol i ddyrannu tir gerllaw Depo Bryncethin SP7(2) ar gyfer safle i Sipsiwn a Theithwyr ac mae wedi'i dynnu allan o fersiwn Gyflwyno'r CDLI Newydd.

c) Beth yw'r cyfyngiadau sy'n effeithio ar y safle, ac a yw'r cyfyngiadau hyn yn rhwystrau sylweddol rhag datblygu o fewn cyfnod y Cynllun?

Nid ystyrir hi bellach yn angenrheidiol i ddyrannu tir gerllaw Depo Bryncethin SP7(2) ar gyfer safle i Sipsiwn a Theithwyr ac mae wedi'i dynnu allan o fersiwn Gyflwyno'r CDLI Newydd.

d) Beth yw'r systemau a'r amserlenni ar gyfer cyflawni'r safle?

Nid ystyrir hi bellach yn angenrheidiol i ddyrannu tir gerllaw Depo Bryncethin SP7(2) ar gyfer safle i Sipsiwn a Theithwyr ac mae wedi'i dynnu allan o fersiwn Gyflwyno'r CDLI Newydd.

e) A yw dyrannu'r hanfodol er mwyn sicrhau cadernid y Cynllun?

Na, nid ystyrir hi bellach yn angenrheidiol i ddyrannu tir gerllaw Depo Bryncethin SP7(2) ar gyfer safle i Sipsiwn a Theithwyr ac mae wedi'i dynnu allan o fersiwn Gyflwyno'r CDLI Newydd.